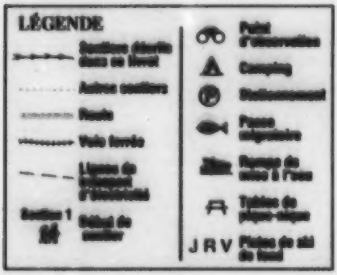
City of Whitehorse
SOCIÉTÉ D'ÉNERGIE DU YUKON

TABLE DES MATIÈRES

Bienvenue sur les sentiers, *p. 1*
Le sol que vous foulez, *p. 2*
La nature le long du fleuve Yukon, *p. 4*
Historique de la vallée, *p. 6*
Se préparer pour une randonnée, *p. 10*
Section 1 : Le fleuve Yukon – Du pont Robert-Campbell jusqu'à la passe migratoire de Whitehorse, *p. 11*
Section 2 : Corniche – De la passe migratoire de Whitehorse jusqu'au lac Schwatka, *p. 14*
Section 3 : Lac Schwatka – De la corniche jusqu'à l'aire de fréquentation diurne, *p. 16*
Section 4 : Canyon Miles – De l'aire de fréquentation diurne jusqu'à Canyon City, *p. 18*
Section 5 : Canyon Miles – De Canyon City jusqu'au pont Robert-E.-Lowe, *p. 20*
Section 6 : Chemin du canyon Miles – Du pont Robert-E.-Lowe jusqu'au terrain de camping Robert-Service, *p. 22*
Section 7 : Promenade du fleuve Yukon – Du terrain de camping Robert-Service jusqu'au pont Robert-Campbell, *p. 24*
Bibliographie, *p. 25*

LÉGENDE



©2000, Société d'énergie du Yukon
(867) 393-5300

Production:
K-L Services et Midnight Arts, Whitehorse (Yukon)

La Société d'énergie du Yukon fournit le présent guide comme outil communautaire. Tous les efforts ont été déployés afin d'assurer l'exactitude de l'information fournie. Veuillez nous faire part de vos suggestions. Elles pourraient servir dans la publication d'ouvrages à venir. **Il est à signaler que l'utilisation des sentiers est à vos propres risques.**

Sauf indication contraire, les photographies ont été prises par Peter Long.

Carte de la ville de Whitehorse

This document is also available in English and German as «Enjoying Whitehorse Trails».
Diese Publikation ist auch in Englisch und Deutsch erhältlich.

Bienvenue sur les sentiers

«Je connais le canyon Miles et les rapides White Horse. Ma grand-mère m'en a parlé. On venait pêcher le saumon ici, à la gaffe et au harpon, dans les rapides, quand le saumon venait près du bord. On montait la rivière et on chassait de l'autre côté de la rivière où est Riverdale aujourd'hui. On chassait l'orignal là. Des gens habitaient ici. Ils séchaient le poisson. On allait partout...» Ronald Bill, 1995

Les sentiers le long du fleuve Yukon à Whitehorse ont un caractère historique spécial. Nombre de générations de premières nations les utilisaient pour contourner les rapides White Horse. Puis ce fut au tour des prospecteurs[1] à la recherche d'or et d'aventure de s'en servir dans leur course vers les champs aurifères du Klondike. Aujourd'hui, on peut y croiser aussi bien des résidents que des touristes qui ne se lassent pas d'explorer les rives du fleuve Yukon et du lac Schwatka.

Le présent guide décrit le réseau de sentiers qui longe la rive est du fleuve Yukon, à partir du pont Robert-Campbell, le lac Schwatka jusqu'à Canyon City, un site marquant de l'époque de la ruée vers l'or maintenant abandonné. Le sentier fait ensuite demi-tour après avoir traversé le pont suspendu du canyon Miles et emprunte le chemin du canyon ainsi que la promenade du fleuve Yukon, sur la rive ouest, pour se terminer au lieu historique national S.S. Klondike. Que ce soit la centrale hydroélectrique moderne, les vestiges des anciens écoulements de lave, les minuscules plantes nordiques ou l'immensité du mont Grey fait de calcaire, il y aura amplement de quoi piquer votre curiosité et alimenter votre imagination. À seulement quelques minutes d'un centre urbain moderne, vous pourrez vous balader dans la forêt boréale du Nord et oublier jusqu'à l'existence même de la ville.

Selon le temps dont vous disposez, vous pourrez vous contenter d'emprunter le sentier sur une courte distance ou passer la journée et faire la grande boucle. À divers endroits le long du sentier, il y a des aires de stationnement, de sorte qu'il vous est possible de ne faire que quelques tronçons du parcours. À vous de tracer votre itinéraire!

Nous espérons que vous aimerez découvrir le sentier et que vous garderez les lieux propres afin que tous en profitent.

Balade sur la voie anciennement réservée aux tramways à proximité des rapides

Archives du Yukon, coll. du musée MacBride, n° 3888 (photo mineure); n° 3889 (photo supérieure)

[1]*Nota* : Dans le présent document, les expressions désignant les personnes visent à la fois les hommes et les femmes.

Le sol que vous foulez

Vous vous trouvez dans la vallée du fleuve Yukon, creusée par les glaciers et l'eau au fil de milliers d'années. Les montagnes qui vous entourent font partie d'une couche de roches sédimentaires de sept kilomètres d'épaisseur, âgée de 160 à 210 millions d'années. Ces roches sont principalement composées de grès, de calcaire et d'agglomérés. Le mont Grey, à l'est, est fait de calcaire. À l'ouest, une ceinture de calcaire comprend des dépôts de cuivre faisant partie de la ceinture cuprifère de Whitehorse.

Sur une grande partie du sentier, vous croiserez des roches basaltiques foncées qui forment en partie le substrat rocheux de ce secteur de la vallée. Ces roches poreuses proviennent d'un écoulement de lave volcanique qui s'est produit il y a plus de huit millions d'années. Certains scientifiques pensent que la lave provient d'une fissure sur la face sud du mont Golden Horn.

Au cours de la dernière grande époque glaciaire, cette partie du sud du Yukon était couverte de glace. Il y a 14 000 ans environ, presque un kilomètre de glace couvrait encore la vallée. Cette nappe de glace couvrait entièrement le mont Grey et toute la région, à l'exception du sommet du mont Golden Horn. Le glacier a arrondi les montagnes et façonné une vallée en forme de «U».

Il y a environ 10 000 ans, les glaciers ont commencé à fondre et à se déplacer vers le sud-est. Au fur et à mesure que la glace fondait, les sédiments emprisonnés dans la glace se libéraient, et la géomorphologie actuelle, constituée de montagnes arrondies, de crêtes de gravier escarpées, de sable et de roche, s'est formée.

Parfois, de grands blocs de glace se détachaient des glaciers en retrait et étaient ensevelis dans les sédiments. Les icebergs ont pris des centaines d'années à fondre, laissant derrière des dépressions creuses, dont certaines se sont remplies d'eau et sont devenues des lacs. Les lacs Chadburn et Hidden sont des exemples de ce phénomène.

Descente des eaux tumultueuses au canyon Miles, 1899

Archives du Yukon, coll. Emil Forest, 80/60, n° 6

Durant la même période, des barrages de glace dans les vallées du fleuve Yukon et de la rivière Takhini (*Näkhu chù* en tutchone du Sud) ont empêché l'eau provenant de la fonte des glaciers de s'échapper. Un immense lac s'est formé et ses limites s'étendaient de Haines Junction à l'ouest, jusqu'au lac Marsh (*Tàkwädàdà*) à l'est, et au lac Laberge (*Ta'an Man*) au nord. Le limon en provenance des glaciers s'est déposé en strates ou bandes encore visibles aujourd'hui dans les falaises d'argile le long du fleuve, à Whitehorse.

Lorsque les barrages de glace ont cédé, l'eau du lac s'est déversée rapidement et a sculpté le premier lit du fleuve Yukon. Le fleuve a continué à façonner les dépôts d'alluvions mous au fond de l'ancien lac et a formé la vallée où est aujourd'hui situé le centre-ville de Whitehorse.

Depuis ce temps, de la matière a continué à s'accumuler et à alimenter le sol, bien que le processus soit lent dans le climat froid et sec du Yukon. Si vous observez les endroits où la rive du fleuve a été érodée, il n'y a pas beaucoup de terre accumulée sur le gravier. Vous remarquerez également qu'à divers endroits, il y a une bande de poussière blanche dans le sol. Il s'agit de la «couche de cendre White River», le résultat d'une éruption volcanique dans l'est de l'Alaska, il y a environ 1 200 ans. Peu de terre s'est accumulée sur la cendre blanche.

Effets de l'érosion

Falaises d'argile en hiver

La nature le long du fleuve Yukon

D'une longueur de 3 185 kilomètres, le fleuve Yukon est le cinquième plus long cours d'eau en Amérique du Nord. La couleur bleu-vert de l'eau provient des sédiments des glaciers et nous rappelle les lieux d'origines glaciaires du fleuve pas si lointaines.

La perception populaire est que le Nord est enseveli sous des masses de neige tout au long de l'hiver. En réalité, le climat à Whitehorse est semi-aride, c'est-à-dire que le climat est très sec. La chaîne côtière, à une distance de 100 kilomètres, agit comme un bouclier et limite les précipitations. En moyenne, les précipitations annuelles sont de 268 cm, et la moitié d'entre elles se produisent en été. Étant donné que l'océan n'est qu'à 180 kilomètres au sud de Whitehorse, la capitale profite de vents tempérés en provenance du sud, ce qui rend les températures plutôt modérées. Toutefois, en général, les hivers sont froids et secs.

La ville de Whitehorse est entourée d'une forêt composée de pins de Murray, d'épinettes et de peupliers faux-trembles, des espèces propres aux milieux secs. Le long du sentier, vous verrez également des peupliers, des saules, et près de l'eau, des aulnaies. Bien que les arbres ne soient pas gros comparativement à ceux qui poussent dans le sud du pays, bon nombre sont très vieux. Ici, les arbres poussent très lentement, car le climat est sec et les hivers sont rigoureux.

Le sentier vous mènera près de l'eau, le long du fleuve et dans la forêt. Il vous fera également franchir des flancs de montagne

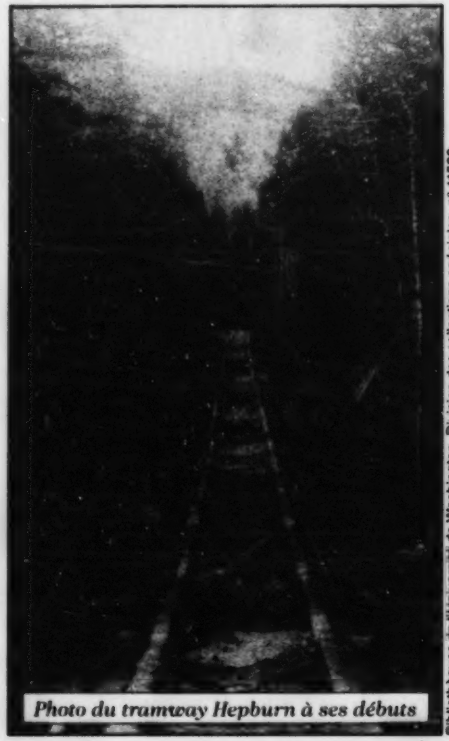


Photo du tramway Hepburn à ses débuts

Bibliothèques de l'Université de Washington, Division des collections spéciales, n° 11586

Aulnaie en bordure d'un ruisseau

secs et herbeux et longer des falaises d'argile. Bon nombre de plantes se sont bien adaptées au sol sec et peu riche de la vallée du fleuve Yukon. Selon le moment de l'année où vous empruntez le sentier, vous pourriez y admirer une grande variété de fleurs sauvages. La région du canyon Miles est un bon endroit pour observer l'anémone pulsatille, à la fin avril et au début mai. D'autres plantes, comme le rosier aciculaire, la saxifrage épineuse et le penstémon poussent dans le sol sec et rocailleux. La forêt à proximité abrite le lupin arctique, le zigadène élégant et le mertensia paniculé.

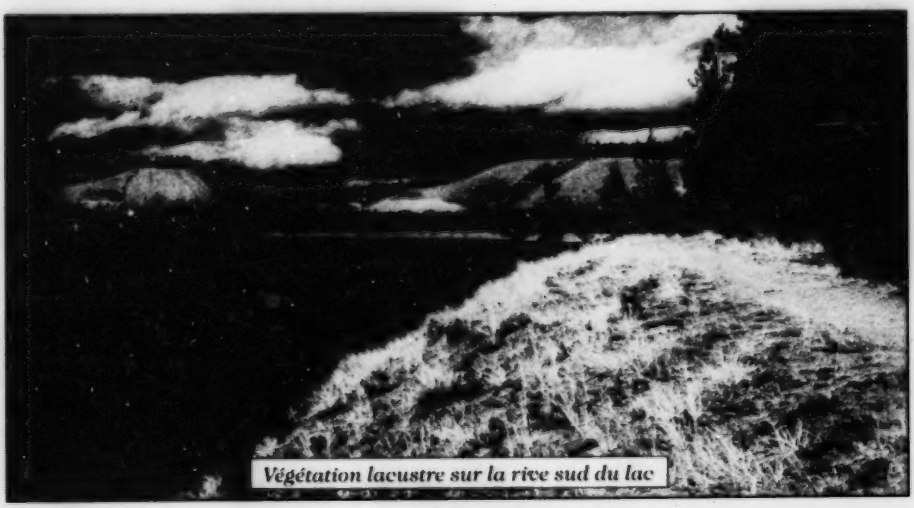
Il faut se rappeler que, dans le Nord, même les plus petites plantes poussent très lentement. Veuillez laisser les plantes intactes et ainsi tous pourront en profiter.

La vallée du fleuve Yukon est également l'habitat d'une faune diversifiée. Même si vous êtes à proximité de la ville, il est possible de voir des castors, des loutres, des coyotes, des spermophiles arctiques, des lièvres et peut-être même des orignaux, des ours noirs et des cerfs mulets.

En forêt, vous pourrez voir bon nombre d'espèces d'oiseaux, comme le mésangeai du Canada, la pie d'Amérique, le junco ardoisé, le merle d'Amérique, le jaseur

Îles et barres de sable sur le fleuve

boréal, le durbec des sapins, des faucons, etc. Le lac Schwatka et les petites baies le long du fleuve Yukon sont des lieux de rassemblement pour de nombreux oiseaux aquatiques et de rivage, goélands et aigles. L'hirondelle à front blanc niche le long de certaines parties des rives du fleuve et au canyon Miles. Les falaises d'argile sont de bons endroits où observer les corbeaux. Ces grands oiseaux intelligents semblent avoir du plaisir à voler dans les vents ascendants le long des rives escarpées. Il est également possible d'y voir des pygargues à tête blanche en vol, en train de chercher des poissons ou d'autres proies.


Végétation lacustre sur la rive sud du lac

La vallée et son histoire

Premières nations

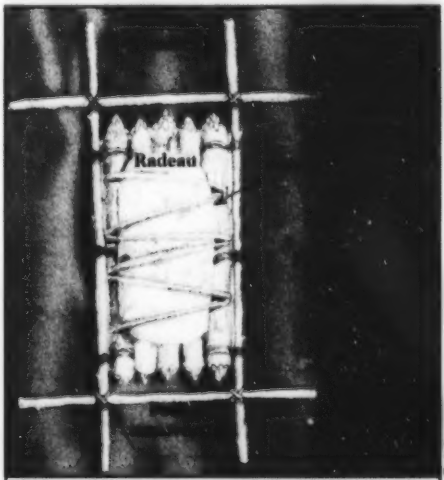
La région de Whitehorse fait partie des terres ancestrales des premières nations Ta'an Kwäch'än et Kwanlin Dun (*Kwanlin* est le nom tutchone du Sud pour le canyon Miles qui signifie «eau qui coule à un lieu étroit»). La plupart des membres de ces deux premières nations parlent le tutchone du Sud et les deux groupes font partie de la grande famille athapascane qui a des racines au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et plus au sud, jusqu'au Nevada.

On croit que plusieurs cultures autochtones distinctes se sont développées et ont disparu dans la région au cours des 10 000 dernières années. Il y a des preuves que des habitants ont pratiqué la chasse le long du grand lac glaciaire qui remplissait la vallée. Ceux-ci ont suivi les hardes de caribous en migration qui se déplaçaient vers le sud dans la même direction que les glaciers qui battaient en retraite. Lorsque le lac s'est vidé, il est resté une grande plaine herbeuse où des populations grandissantes de bisons se sont établies. Au fur et à mesure que la forêt d'épinettes envahissait les prairies, la population d'orignaux augmentait et celle des bisons s'éteignait. Les premières nations se sont adaptées et ont commencé à chasser l'orignal.

Après la fonte des glaciers et une fois que le fleuve Yukon a commencé à couler, le saumon est devenu une importante source de nourriture pour les premières nations. Durant la montaison du saumon, les Autochtones venaient pêcher et avaient tendance à se servir des mêmes campements d'une année à l'autre, mais ils n'ont pas construit d'installations permanentes. Parfois, plusieurs familles s'installaient aux mêmes campements et aidaient à capturer et à sécher le saumon. C'était le moment pour se fréquenter et partager les dernières nouvelles. Il y avait de nombreux campements le long de cette partie du fleuve et un de ceux-ci, *Kwanlin*, était sur le site actuel du camping Robert-Service.

La chasse, la pêche, la cueillette de fruits et le troc faisaient partie des activités saisonnières des premières nations qui se rendaient où les sources de nourriture étaient abondantes. Bien qu'il y ait des récits de personnes qui affrontaient les rapides sur des radeaux et des bateaux faits de peaux d'orignal, la plupart des gens empruntaient les sentiers qui contournent les rapides tumultueux. On circulait régulièrement dans ces sentiers pour se rendre de *Ta'an Man* (lac Laberge) dans le nord, à *Tàkwädàdà* (lac Marsh) dans le sud.

Il s'agissait également de la jonction vers *U'zela* (lac Fish), à l'ouest de Whitehorse.



Rob Ingram

Les premières nations fixaient la viande et le poisson séché sur des radeaux et se laissaient descendre dans les eaux tumultueuses. De longs poteaux transversaux ramenaient le radeau dans les rapides lorsque celui-ci frappait les parois du canyon. Au pied des rapides, le radeau dérivait dans un remous et on atteignait la rive à l'aide d'une gaffe. La description du radeau provient de David Bunbury, d'après les contes de son grand-père, Frankie Jim, tous deux membres de la première nation Ta'an Kwäch'än.

Le fleuve Yukon était une excellente source de nourriture durant la montaison estivale du saumon, mais en hiver les Autochtones se rassemblaient habituellement à de grands lacs, où ils pouvaient capturer le touladi et le corégone sous la glace et chasser l'orignal dans les forêts avoisinantes.

Les habitants du sud du Yukon faisaient partie d'un vaste réseau commercial qui s'étendait loin sur la côte de la Colombie-Britannique. Des commerçants d'autres premières nations de l'intérieur et de la côte se rendaient souvent dans ces territoires. Les commerçants du Yukon troquaient les fourrures, les peaux et la viande en retour entre autres de poisson, d'huiles, de produits du cèdre et de coquillages rares. Grâce à ce réseau commercial, les premières nations de l'intérieur ont connu les produits européens des décennies avant la venue des Blancs dans leurs territoires.

La période de la ruée vers l'or

Avant la fin du XIX^{e} siècle, il était très difficile d'entrer au Yukon par les cols côtiers, car ils étaient étroitement surveillés par les Tlingit de la côte. En contrôlant la voie d'accès principale aux terres intérieures du Yukon, les Tlingit avaient le monopole du commerce avec les premières nations de l'intérieur.

À compter des années 1840, quelques commerçants et explorateurs sont entrés dans le territoire par le nord et l'est. En 1848, Robert Campbell, un commerçant de la Compagnie de la Baie d'Hudson, a construit un poste de traite à Fort Selkirk dans les terres intérieures du Yukon. Les Chilkat Tlingit l'ont perçu comme un intrus et, en 1852, ont envoyé un groupe qui a parcouru plus de 600 kilomètres, de Haines à Fort Selkirk, pour faire un raid et chasser Campbell des lieux. (Le pont entre le centre-ville et Riverdale, à Whitehorse, porte son nom.)

Ce n'est pas avant les années 1880 que la marine américaine a convaincu les Tlingit de laisser passer les prospecteurs par les cols montagneux. La majorité des prospecteurs passaient par les cols White et Chilkoot pour ensuite suivre le fleuve Yukon en direction nord en empruntant les sentiers déjà tracés.

Jenny et Jack Shakoon, à bord d'une embarcation Canadiana, dans le secteur riverain de Whitehorse, vers 1915

Archives du Yukon, coll. du musée MacBride, n° 3961

En 1897, le monde apprenait qu'on avait découvert de l'or dans le Klondike en août 1896; il n'en fallut pas plus pour déclencher la ruée vers l'or. Des milliers de personnes ont envahi Skagway et Dyea, en Alaska, en route vers les champs aurifères de la région de Dawson. La plupart des chercheurs d'or ont franchi les cols montagneux et ont construit des radeaux ou des bateaux de fortune au lac Bennett. De là, ils pouvaient voguer sur le fleuve jusqu'à Dawson et tenter de réaliser leur rêve d'un Eldorado.

Le 29 mai 1898, le lac Bennett s'est libéré de ses glaces et en moins de 48 heures, plus de 7 000 embarcations ont emprunté le fleuve pour se rendre à Dawson. Toutefois, avant d'y arriver, il y avait deux obstacles majeurs à franchir, soient le canyon Miles et les rapides White Horse.

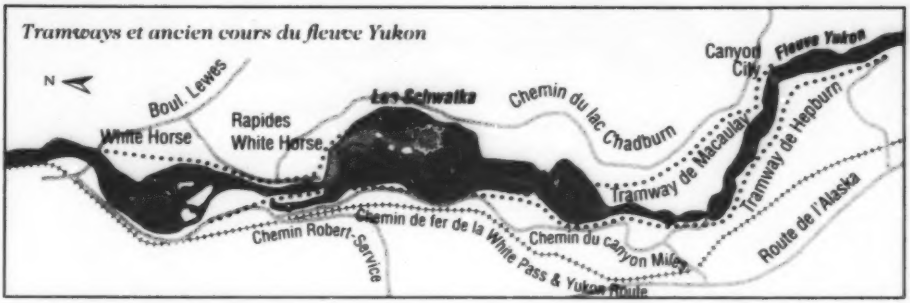
On filait à toute vitesse dans le canyon. Il y a eu un court instant, à vous couper le souffle, juste avant d'être emporté dans les bouillons des rapides White Horse, où tant d'êtres intrépides ont perdu leurs avoirs et même la vie. À mi-chemin durant la descente, l'aviron de queue a cassé, en faisant un bruit semblable à celui d'un coup de pistolet au-dessus des rapides. Pendant un bref moment très intense, le bateau s'est trouvé de travers dans les rapides. Le capitaine Spencer a rapidement saisi un autre aviron et a lancé calmement : «Laissez faire les gars! On va y aller de reculons.» Une fraction de seconde d'hésitation de plus et nous aurions payé de notre vie. Martha Louise Black, 1898

Avant la construction du barrage de Whitehorse, cette partie du fleuve Yukon était impraticable. À peine quelques jours après l'arrivée de la vague d'embarcations au canyon Miles, au moins 150 embarcations avaient été détruites dans les rapides White Horse et 10 personnes avaient péri noyées. La Police à cheval du Nord-Ouest a réagi en interdisant à quiconque sauf aux barreurs d'expérience de franchir les rapides à bord de radeaux et de bateaux.

À compter du début de juin 1898, il y avait une autre option pour franchir les rapides, soit le Canyon and White Horse Rapids Tramway, exploité par Norman Macaulay sur la rive est du fleuve. À la fin de l'été, John Hepburn a construit un second tramway sur la rive ouest du cours d'eau, appelé le Miles Canyon & Lewes River Tramway. Les deux services utilisaient des charrettes hippomobiles tirées sur des rails de bois. On transportait les embarcations, l'approvisionnement et l'équipement sur ces tramways. Canyon City s'est développée rapidement au point de départ des rails du tramway de Macaulay et les premiers peuplements de White Horse se sont produits à l'autre extrémité des rails, à l'endroit aujourd'hui appelé Riverdale.

À l'approche des rapides en 1898. On peut voir la voie de tramway sur la rive opposée.

Archives du Yukon, coll. de la Bibliothèque publique de Vancouver, n° 2229



Après la ruée vers l'or

Comme les réserves d'or semblaient inépuisables, les frères Close d'Angleterre ont pensé qu'ils pourraient faire fortune en établissant un chemin de fer à partir de la mer, à Skagway, jusqu'aux champs aurifères de Dawson. Pour assurer un droit de passage à la White Pass & Yukon Route et éliminer toute concurrence, l'entreprise a acheté les deux tramways au coût de 185 000 $ en juillet 1899.

À l'automne de la même année, l'entreprise a commencé à établir une localité sur la rive opposée de ce qui constituait alors White Horse, qu'elle voulait nommer Closeleigh. Toutefois, grâce aux pressions du commissaire, la nouvelle localité a été nommée White Horse (renommée Whitehorse plus tard). En juillet 1900, la nouvelle localité a célébré la fin de la construction du chemin de fer à partir de Skagway.

Whitehorse est rapidement devenue une ville centrée autour de l'entreprise. En 1900-1901, la White Pass & Yukon Route a établi sa division maritime appelée la British Yukon Navigation Company. En peu de temps, l'entreprise avait le monopole sur la circulation des bateaux à aubes sur le cours supérieur du fleuve Yukon, à partir des lacs nourriciers jusqu'à la frontière de l'Alaska. Whitehorse est ainsi devenue la plaque tournante des transports dans le territoire.

Depuis que Whitehorse existe, elle a eu son lot de résidents de passage. Les Autochtones ont continué à se déplacer dans la région, mais ils arrêtaient en ville pour s'approvisionner et travailler à bord des bateaux à aubes et dans les campements. Des gens de l'extérieur y venaient également pour travailler à bord des bateaux à aubes, mais ils quittaient le territoire à la prise des glaces sur le fleuve Yukon.

Des établissements de squatters ont bourgeonné le long du fleuve pour accommoder la population de passage. Un établissement appelé Whiskey Flats se trouvait sur des terres du côté du centre-ville où on trouve aujourd'hui le pont Robert-Campbell.

La construction de la route de l'Alaska au cours de la Seconde Guerre mondiale a aidé Whitehorse à devenir un centre d'envergure. En 1953, la ville est devenue la capitale du territoire et au fur et à mesure que la population grandissait, de nombreux ministères gouvernementaux établissaient leurs bureaux administratifs à Whitehorse et de plus en plus de sociétés minières et de détaillants y trouvaient des occasions d'affaires.

La prospérité a aussi amené les façons de penser du sud du pays, et Whiskey Flats a été rayé de la carte au milieu des années 1970. On y trouve maintenant le parc Rotary Peace et le lieu historique national S.S. Klondike.

Anciennement des obstacles redoutables pour les navigateurs, les rapides sont maintenant choses du passé grâce à la construction du barrage et l'élévation du niveau de l'eau du fleuve. Toutefois, les sentiers sont encore utilisés à des fins récréatives par la population de Whitehorse et les touristes.

Se préparer pour une randonnée

Le sentier est divisé en sections et les aires de stationnement sont indiquées. Vous choisirez peut-être de parcourir la grande boucle à partir du centre-ville et d'en faire une randonnée d'une journée ou de commencer votre excursion ailleurs sur le sentier et ne parcourir qu'une ou deux sections. Vous pouvez stationner votre véhicule à une des aires de stationnement, emprunter le sentier sur une certaine distance et regagner votre véhicule en faisant demi-tour. Si vous avez deux véhicules à votre disposition, vous pouvez en stationner un au point de départ et l'autre au point d'arrivée de votre parcours.

Le trajet du sentier est décrit et indiqué dans le sens des aiguilles d'une montre. On a également inscrit le temps approximatif pour parcourir chaque section du sentier à l'aller seulement. Ce n'est qu'une approximation, et on suppose que les utilisateurs et les utilisatrices du sentier ont l'habitude d'emprunter des sentiers de forêt. Le temps indiqué comprend des pauses occasionnelles pour explorer et profiter du paysage. Si vous retournez sur vos pas, vous n'avez qu'à doubler le temps indiqué pour savoir combien de temps prévoir pour votre randonnée.

La plupart des sections du sentier sont plates et les pentes sont douces. Peu importe le moment de l'année où vous empruntez le sentier, portez toujours des chaussures ou des bottes confortables. Le sentier est bien tapé sur presque toute sa longueur, si bien qu'il n'est pas nécessaire de porter des bottes pour des randonnées en haute montagne. Regardez toujours où vous marchez, il peut y avoir des pierres, des racines, des troncs d'arbre ou des branches sur le chemin.

Si vous avez de petits enfants, gardez un œil sur eux, surtout à proximité des falaises qui peuvent être dangereuses, comme c'est le cas au canyon Miles.

La plus grande part du sentier est inaccessible aux véhicules motorisés. Toutefois, il est possible de croiser des cyclistes sur le sentier.

En été, c'est la saison des maringouins et des mouches noires. Il est recommandé d'apporter de l'insectifuge et de porter des vêtements de couleur claire. Si vous êtes particulièrement vulnérable aux piqûres d'insectes, vous devriez porter un pantalon long et un gilet à manches longues.

Apportez aussi un blouson. Il peut y avoir des vents frais sur le fleuve ou le lac en tous temps. On vous suggère également d'apporter de l'eau pour vous hydrater sur le sentier. Faites toujours bouillir l'eau du fleuve ou du lac avant de la boire.

Il y a de nombreux points d'arrêt où casser la croûte. Veuillez rapporter toutes vos ordures et les jeter aux endroits prévus à cet effet. Durant l'été, on installe parfois des latrines à quelques endroits. De plus, il est à mentionner qu'il est interdit de faire un feu le long du sentier, sauf aux endroits réservés à cette fin au terrain de camping Robert-Service.

Si votre chien vous accompagne, tenez-le en laisse, ainsi que l'exigent les règlements municipaux. Vous sentirez peut-être que vous êtes dans l'arrière-pays, mais en réalité vous êtes à l'intérieur des limites de la ville de Whitehorse.

Avant de quitter votre véhicule, cachez les objets de valeur ou mettez-les dans le coffre arrière. N'oubliez pas de verrouiller les portières.

En prévision de votre randonnée, vous pourriez lire *Dans la nature sauvage du Yukon*, une publication du ministère des Richesses renouvelables du Yukon qui contient de l'information générale sur la sécurité en forêt et la préparation pour une randonnée. On vous invite également à consulter le *Guide d'observation de la faune du Yukon* pour vous familiariser aux espèces locales.

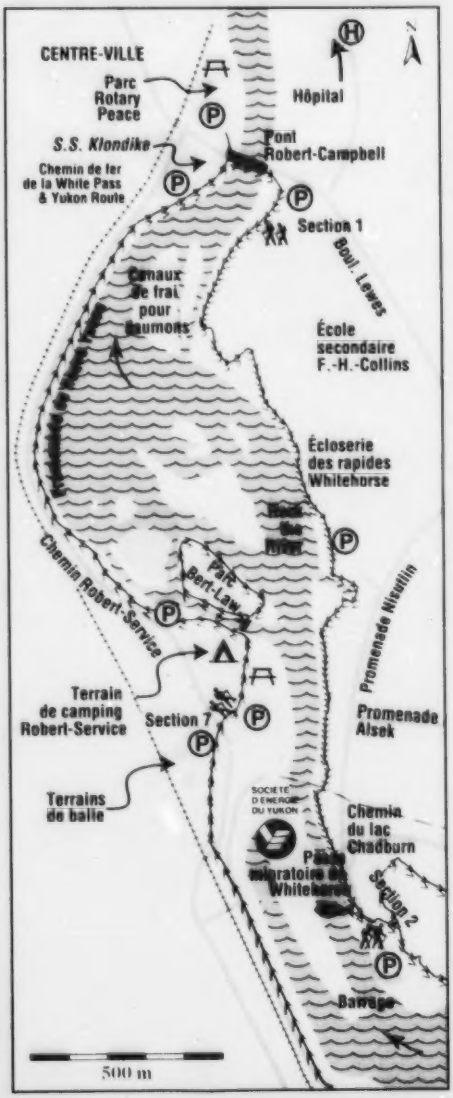
Section 1

Le fleuve Yukon : du pont Robert-Campbell jusqu'à la passe migratoire de Whitehorse

Distance : 2,25 kilomètres

Durée : de 30 à 45 minutes

Degré de difficulté : C'est une section facile du sentier avec une faible montée à proximité de la passe migratoire. À certains endroits le long du fleuve, le sentier a subi l'effet de l'érosion ce qui a exposé des racines et des roches. Regardez où vous marchez et ne vous aventurez pas trop près de la rive.



Stationnement et point de départ : Vous pouvez stationner au planchodrome Second Heaven, près du pont Robert-Campbell, ou au lieu historique national S.S. Klondike ou au parc Rotary Peace et traverser le pont à pied. Le sentier commence derrière le planchodrome.

Le long du sentier : Le sentier suit le fleuve de près sur presque toute la longueur du parcours de cette section. Il se ramifie à quelques endroits, mais si vous n'êtes pas sûr de vous y retrouver, demeurez à proximité de la rive du fleuve.

Au début du sentier, vous serez dans un endroit où il y a surtout des peuplements de saules. Vous vous trouverez ensuite dans une forêt de pins, d'épinettes et de peupliers faux-trembles.

Le secteur plat près du début du sentier serait un lieu de sépulture où sont enterrés les chercheurs d'or qui se sont noyés en tentant de franchir les rapides à l'époque de la ruée. C'est également l'endroit où le parcours du Canyon Miles and White Horse Rapids Tramway se terminait et où l'ancienne localité de White Horse s'était érigée.

À plusieurs endroits le long du sentier, vous verrez des souches portant les marques de dents de castor. Les castors coupent les arbres à feuilles caduques, en l'occurrence le peuplier faux-tremble et le peuplier baumier. Ils mangent l'écorce et les feuilles et se servent des branches pour construire des barrages et leur hutte. Ces grands rongeurs sont surtout actifs la nuit, mais avec un peu de chance, on peut les voir nager dans le fleuve en tout temps.

Des pêcheurs pratiquent leur sport préféré le long du fleuve. Le poisson de prédilection est l'ombre arctique. Le saumon qui monte à cet endroit est très vulnérable

à la surpêche sportive et la pêche sportive et commerciale du saumon est interdite dans la région de Whitehorse. À l'occasion, les pêcheurs attrapent du grand brochet, du corégone et du touladi dans ces eaux.

Après avoir suivi le sentier dans la forêt, vous arriverez dans une grande clairière à proximité du fleuve, tout juste derrière l'écloserie des rapides Whitehorse où on pratique l'élevage du saumon royal, ce qui aide à reconstituer les stocks du fleuve Yukon et de quelques ruisseaux tributaires dans la région de Whitehorse. (L'accès à l'écloserie est interdit au public.)

En été, des kayakistes pratiquent leur sport préféré dans les rapides près de la digue de béton et aussi à proximité du barrage. Ce sport est devenu si populaire dans la région de Whitehorse que le club de canot et de kayak a lancé le projet «Rock the River» afin de mettre en place des rochers, ce qui crée un parcours de kayak enlevant.

Il y a un petit ruisseau environ à mi-chemin de cette section de sentier. À l'embouchure du ruisseau, il y a plusieurs rochers de basalte. Ces rochers poreux de couleur brun foncé proviennent des écoulements de lave qui ont formé le canyon Miles et les rives du fleuve à proximité du barrage. Gardez l'œil ouvert, il pourrait y avoir un barrage de castors sur le ruisseau.

Le sentier a une pente ascendante à l'approche de la centrale hydroélectrique de la Société d'énergie du Yukon. La construction du barrage a grandement modifié l'écoulement fluvial et a calmé

Fin du parcours du tramway à l'ancien emplacement de la ville de White Horse

Archives du Yukon, coll. McLennan, n° 6525

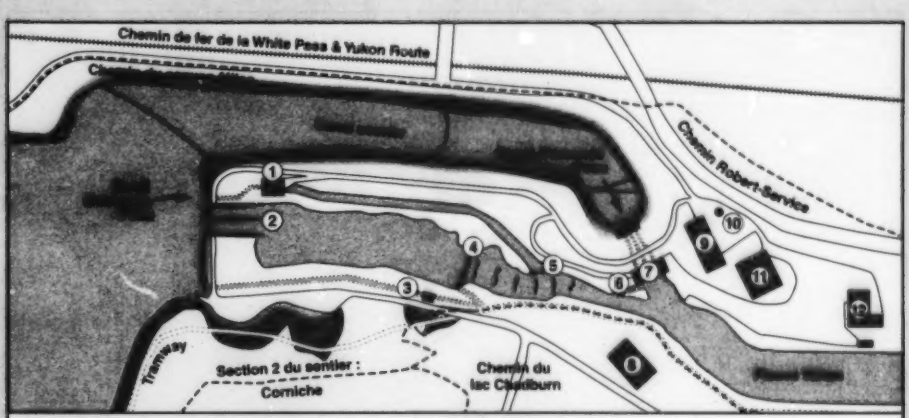
les redoutables rapides White Horse. Avant d'arriver à la passe migratoire de Whitehorse, vous passerez devant un point d'observation aménagé à proximité du fleuve qui vous permet de jeter un coup d'œil au cours d'eau et au barrage. On y trouve également des explications sur les mesures de sécurité à respecter dans le secteur.

Cette section du sentier se termine à la passe migratoire de Whitehorse où on offre des visites guidées quotidiennes en été. Il s'agit de la plus longue passe migratoire en bois au monde. Les saumons qui empruntent la passe ont parcouru plus de 3000 kilomètres à partir de l'océan. D'autres espèces de poissons franchissent la passe migratoire également.

La section 2 du sentier commence de l'autre côté de la passe migratoire, mais vous pouvez aussi tourner sur le chemin du lac Chadburn et vous rendre jusqu'au lac Schwatka pour entamer la section 3 du sentier.

Lieu de débarquement au pied des rapides White Horse (1895)

Archives du Yukon, coll. Coutts, 82/358 n° 3



Centrale de production des rapides Whitehorse

La Société d'énergie du Yukon est la principale organisation productrice et distributrice d'énergie électrique au Yukon. Elle distribue de l'électricité à des grossistes et à des industries ainsi qu'à des détaillants à Dawson, à Faro, à Mayo, à Champagne et à d'autres régions dans le territoire.

La construction du barrage a commencé en 1957. L'électricité est maintenant produite par quatre turbines au fil de l'eau. Deux turbines ⑦ ont été construites en 1958, et en 1969, on a ajouté une troisième turbine ⑦. Celles-ci sont approvisionnées en eau par le canal usurier muni d'estacades flottantes. En 1985, on a doublé la capacité de la centrale pour la porter à 40 MW grâce à l'ajout d'une quatrième turbine ①. La différence de niveaux d'eau au barrage, en amont par rapport à l'aval, est de 14 mètres. L'excédent d'eau en été et à l'automne est évacué par le déversoir ②.

Il y a sept générateurs-diesel ⑨ pouvant produire jusqu'à 25 MW d'électricité au total. Le réservoir de stockage de diesel ⑩ contient environ une journée de réserves lorsque toutes les unités-diesel de Whitehorse fonctionnent.

Le nouvel édifice administratif et de services techniques ⑫, construit pour remplacer les installations détruites par un incendie le 30 octobre 1997, a remporté un prix national de conception pour l'efficacité énergétique.

L'électricité provenant de la centrale est acheminée au réseau électrique Whitehorse-Aishihik-Faro par la sous-station des rapides Whitehorse ⑪ et le poste d'aiguillage de Riverdale ⑧. Les éoliennes de la colline Haeckel, visibles au nord-ouest, font également partie du réseau électrique.

Nombre d'installations de la centrale ont été aménagées pour aider les poissons durant la montaison. L'installation la plus évidente est la passe migratoire ③, construite en même temps que la centrale pour faciliter le passage des saumons afin qu'ils atteignent leurs frayères. À la passe migratoire, il est possible d'observer les poissons à travers des vitres d'observation sous-marine. De plus, à cet endroit, on extrait des œufs des saumons et on s'en sert à l'écloserie. Environ 1 000 saumons empruntent la passe migratoire annuellement.

Les autres dispositifs aménagés pour aider les saumons incluent les grilles sur le canal de fuite ⑤ et un canal de dérivation ⑥ pour empêcher les poissons d'entrer dans la turbine, une pêcherie fixe ④ pour diriger les poissons vers la passe migratoire. Enfin la turbine elle-même a été conçue de manière à faciliter le passage des jeunes poissons en aval.

En plus des saumons, il est possible d'observer d'autres poissons dans la passe migratoire, comme l'ombre arctique, un poisson magnifique avec une grande nageoire dorsale, de couleur gris foncé, or, verte ou bleu pacifique. Vous pourrez peut-être même voir des meuniers rouges ainsi que des petits chabots avec leur tête courte et leurs grandes nageoires pectorales dont ils se servent pour s'agripper sur les roches au fond de l'eau.

Section 2

Corniche : de la passe migratoire de Whitehorse jusqu'au lac Schwatka

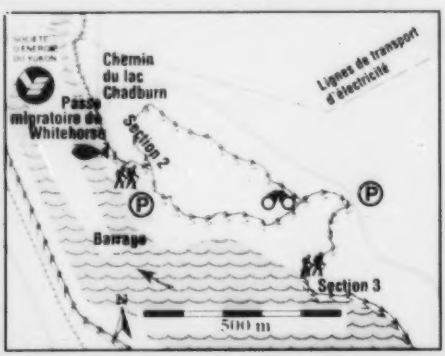
Distance : 1,5 kilomètre

Durée : de 30 à 45 minutes

Degré de difficulté : Certaines parties de cette section du sentier peuvent poser des défis. La première partie de la section est sur du gravier et subitement la surface du sentier en lacet devient sableuse. Le sentier grimpe jusqu'à la corniche qui surplombe le barrage et la passe migratoire. La dernière partie de la section est abrupte et il y a du gravier sur le sentier.

Stationnement et point de départ : Si vous arrivez en automobile, vous pouvez vous garer à la passe migratoire. Le sentier commence en face du centre d'information.

Le long du sentier : En montant dans le sentier, vous remarquerez que des travaux ont été effectués pour stabiliser le sentier en lacet. Rendu en haut, vous pouvez vous diriger vers le lac Schwatka, le long de la crête, ou tourner vers la gauche (en direction du centre-ville) et suivre le sentier dans la forêt pour passer derrière la colline. Il y a plusieurs points de vue sur le quartier Riverdale le long de ce sentier qui monte de façon constante sur la dernière portion. Si vous suivez le sentier de l'autre côté de la colline, en direction du lac Schwatka, gardez la gauche sur le sentier plus large à proximité du sommet qui longe le peuplement d'épinettes près du monticule sablonneux. (L'ancien sentier le long de la falaise



Vue du lac Schwatka à partir de la corniche

s'est érodé beaucoup et n'est pas sécuritaire.) Un peu plus loin, il y a une montée sablonneuse abrupte jusqu'au sommet.

Que vous empruntiez un parcours ou l'autre, vous aboutirez sur un sommet herbeux (marqué d'un «X» sur la carte aérienne ci-jointe) qui offre une vue spectaculaire du lac Schwatka, de la vallée du fleuve et des montagnes environnantes.

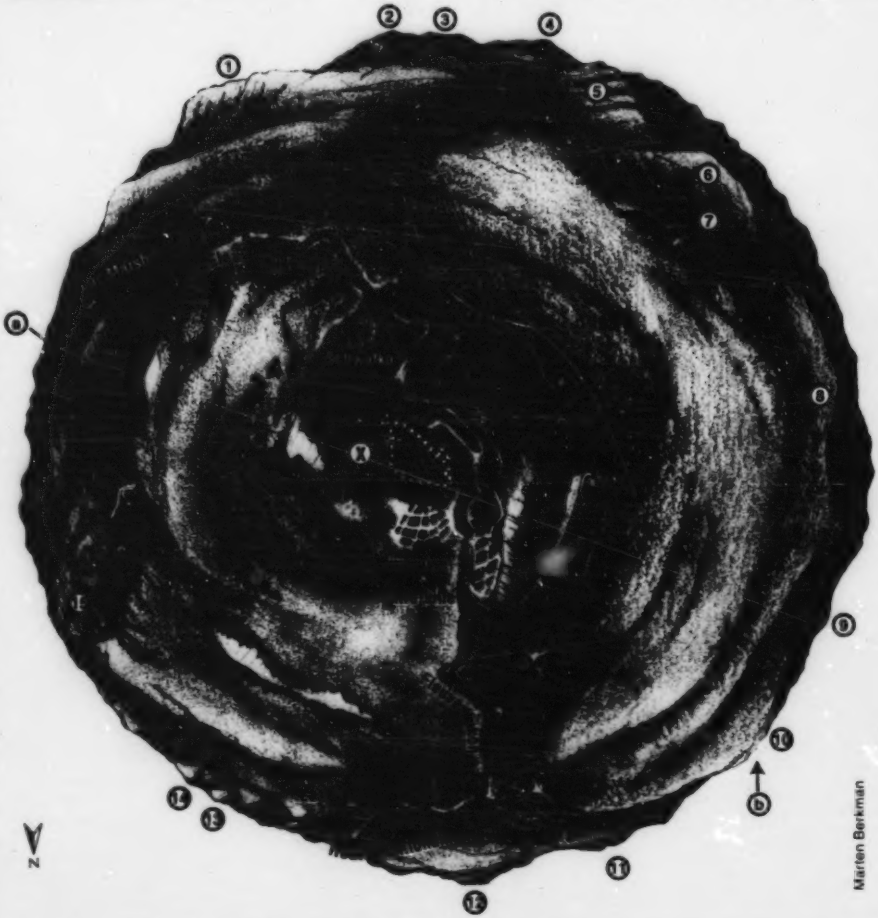
La colline sur laquelle vous vous trouvez est un dépôt de sable et de gravier laissé derrière par un glacier. La couche d'humus est mince sur ce type de sommet, mais elle nourrit néanmoins un ensemble relativement rare de plantes composé d'herbes et de brindilles comme la fritillaire du Kamchatka, rare au Yukon, mais commune dans le sud de la Saskatchewan. Comme cette plante est seulement présente le long de l'ancienne voie de tramway, certains botanistes ont émis l'hypothèse que la plante a été importée avec la paille utilisée pour nourrir les chevaux de traite durant la ruée vers l'or.

Sur la colline, on trouve également des plantes comme la sauge sauvage, robuste et odorante, et le pentstémon de Gorman à la robe violette.

Les arbres déracinés témoignent de la force des vents qui soufflent en travers du lac pour venir battre les falaises où s'accrochaient les racines peu profondes.

Suivez le sentier large, tout en faisant attention pour ne pas glisser en descendant, jusqu'à un vieux chemin au pied de la colline. Un vieux sentier longe un ravin jusqu'au bord du lac. De là, vous rejoindrez la section 3 du sentier qui longe la rive du lac.

Vue aérienne Imaginez que c'est une belle journée au ciel dégagé et que vous êtes un aigle survolant le sentier au-dessus de la corniche. Voici ce que vous pourriez voir.



Montagne	Hauteur m	Distance km
① Mont Lorne	2 021	32
② Mont Nares	1 775	61
③ Mont Caribou	1 721	51
④ Mont Montana	2 219	72
⑤ Crête Grey	1 959	42
⑥ Mont Golden Horn	1 710	15
⑦ Mont Sima	1 147	10
⑧ Mont McIntyre	1 597	10
⑨ Mont Ingram	2 157	32
⑩ Mont Sumanik	1 702	17
⑪ Mont Pilot	2 054	45
⑫ Mont Flat	1 935	39
⑬ Sommet Lime	1 616	42
⑭ Mont Laurier	1 779	39
⑮ Mont Grey	1 493	8

ⓐ Deux pylônes hertziens de Northwestel, de 91 m et de 38 m respectivement, perchés à une altitude de 1 310 m sur un épaulement du mont Grey, à 9 km de la corniche.

ⓑ Éoliennes de la Société d'énergie du Yukon, d'une hauteur de 30 m et 37 m, à une altitude de 1 434 m sur la colline Haeckel, à 12 km de la corniche.

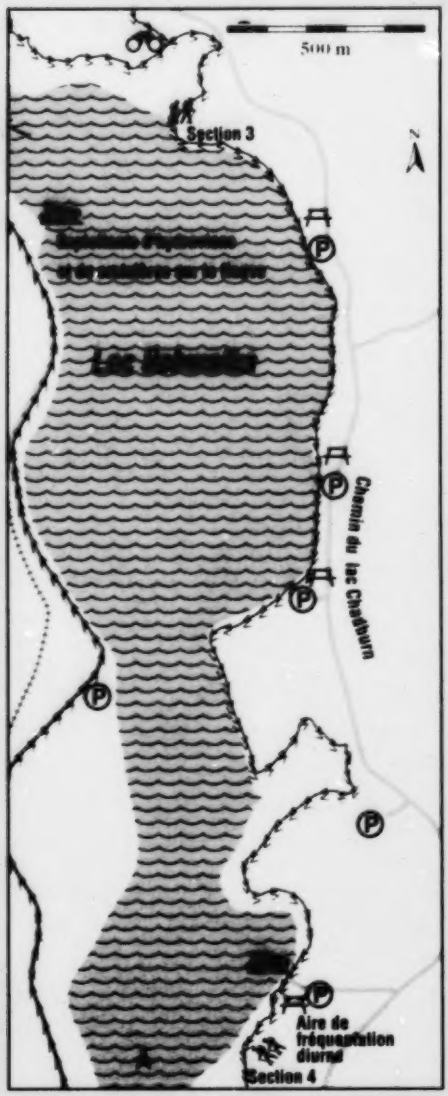
Section 3

Lac Schwatka : de la corniche jusqu'à l'aire de fréquentation diurne

Distance : 3,5 kilomètres

Durée : de 60 à 90 minutes

Degré de difficulté : Dans cette section, le sentier est plat et suit le bord du lac jusqu'à ce qu'il bifurque vers l'intérieur de la forêt pour contourner des parties marécageuses au bord du lac. Avant d'arriver à l'aire de fréquentation diurne, il y a une descente abrupte sur du gravier.



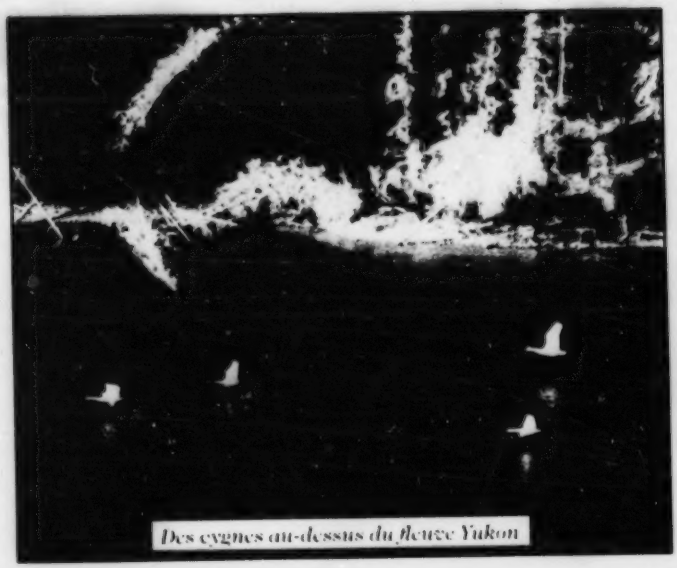
Stationnement et points de départ : Descendez la dernière pente décrite dans la section 2 pour accéder à la section 3 ou commencez votre randonnée à un des emplacements de pique-nique le long du lac, près du chemin du lac Chadburn.

Le long du sentier : La construction du barrage, terminée en 1958, a calmé le débit d'eau du fleuve Yukon et a fait monter l'eau au point de neutraliser les rapides White Horse et inonder une grande clairière où les Autochtones venaient anciennement cueillir des fruits sauvages. Le niveau d'eau est environ 12 m plus élevé depuis la construction du barrage. À cause de la porosité de la matière rocheuse environnante, le niveau de l'eau a également monté dans plusieurs petits lacs.

La ville de Whitehorse s'approvisionne en eau potable principalement au lac Schwatka. Le lac porte le nom de l'explorateur américain Frederick Schwatka. En 1883, lui et son équipe ont descendu le fleuve Yukon jusqu'à son embouchure dans la mer de Béring en cartographiant leur parcours et en prenant note de leurs observations. (Plus d'un siècle plus tard, les résidents du Nord sont encore irrités par le fait que Schwatka a nommé nombre de lieux en hommage à ses supérieurs, comme c'est le cas du canyon Miles, nommé en l'honneur du général Nelson R. Miles, plutôt que de retenir le nom que leur donnaient les gens de la place.)

Le lac Schwatka est une halte migratoire importante pour les oiseaux aquatiques. Dès que des parties du lac se libèrent des glaces au printemps, on peut apercevoir des canards, des oies, des plongeons et des cygnes. Parmi

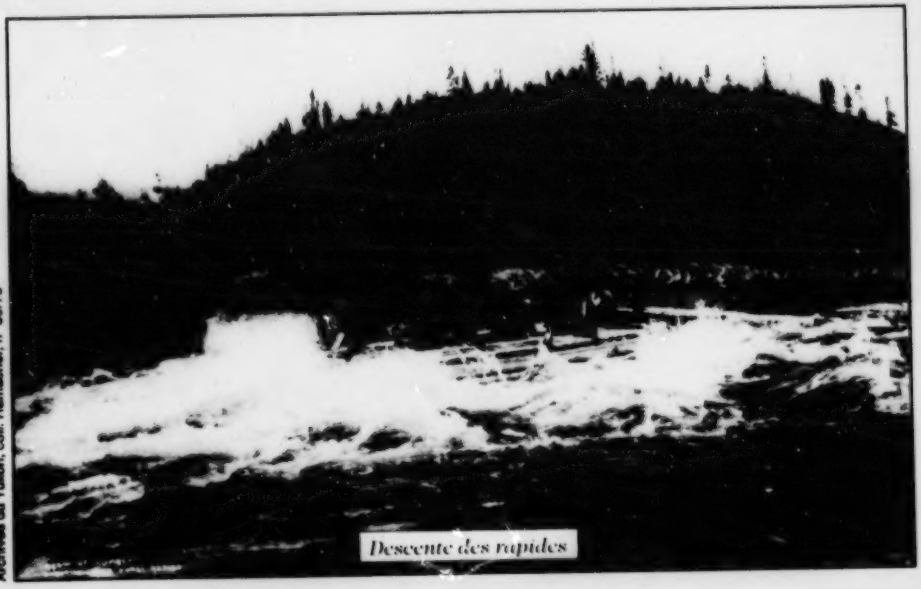
les canards les plus communs, il y a le canard colvert, le garrot d'Islande, les fuligules, le petit garrot et les macreuses. Les cygnes sont probablement les oiseaux les plus spectaculaires à observer. Durant la migration printanière, on peut apercevoir le cygne trompette et le cygne siffleur.



Des cygnes au-dessus du fleuve Yukon

Le sentier longe le lac dans une forêt parsemée de pins etpasse plusieurs emplacements de pique-nique. Vous passerez des pins de Murray, la seule espèce de pin qui pousse dans la région de Whitehorse. Leurs longues aiguilles les différencient des épinettes. Vous verrez que l'écorce de certains pins est grugée par endroits. Cela est causé par les pores-épics qui se nourrissent de l'écorce interne. Si les pores-épics enlèvent l'écorce autour d'une partie de l'arbre, l'arbre meurt.

Le lac se rétrécit à proximité du canyon Miles dont les parois de basalte rousses et basses font saillie. La section 4 commence de l'autre côté de l'aire de fréquentation diurne.



Descente des rapides

Archives du Yukon, coll. Hamacher, n° 85/75

Section 4

Miles Canyon : de l'aire de fréquentation diurne jusqu'à Canyon City

Distance : 2,5 kilomètres

Durée : de 30 à 40 minutes

Degré de difficulté : Cette partie du sentier est peu accidentée et suit l'ancienne voie de tramway.

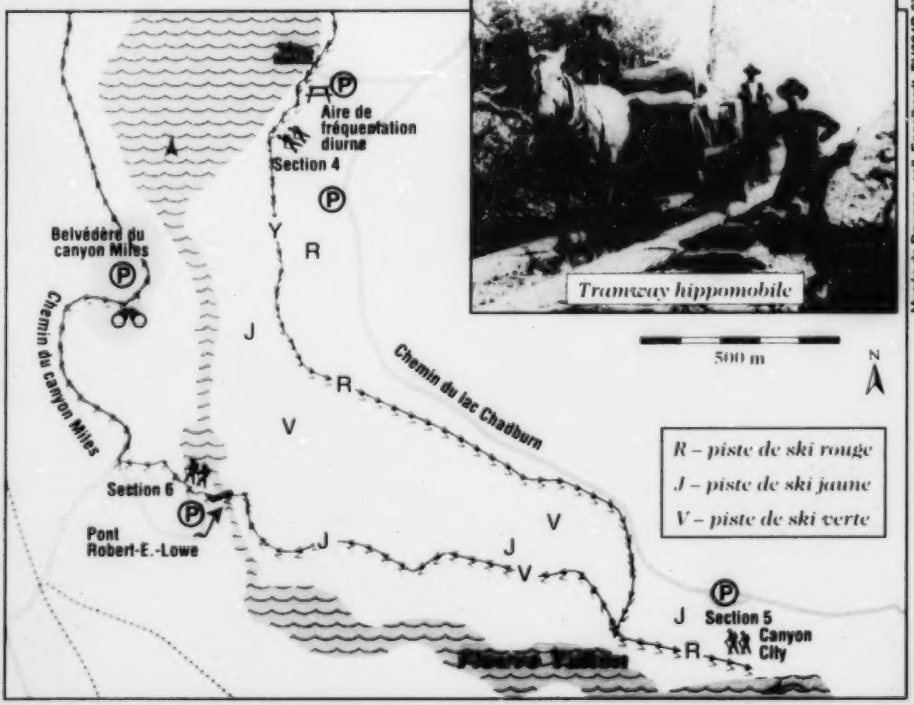
Stationnement et point de départ : On peut se garer à l'aire de fréquentation diurne. Le point de départ du sentier est vers le sud (à votre gauche lorsque vous faites face au lac) par rapport à la rampe de mise à l'eau. Demeurez sur le sentier principal, ne faites pas cas des sentiers secondaires, jusqu'à ce que vous croisiez la piste jaune du réseau de pistes de ski de fond de l'aire de récréation Chadburn.

Un autre parcours que vous pouvez emprunter dans cette section commence au point de départ du réseau de pistes de ski de fond de l'aire de récréation Chadburn. De là, empruntez la piste rouge. (Pour vous rendre à Canyon City, vous pouvez également vous stationner près de cet endroit, à environ 6 kilomètres plus loin sur la route du lac Chadburn. Il est également possible de se garer au stationnement du chemin du canyon Miles, sur la rive ouest du fleuve.)

Le long du sentier : Vous passerez dans une forêt d'épinettes et de pins. Après une montée le long d'une colline, la piste jaune rejoint la piste rouge qui vous mènera à Canyon City. (La piste jaune mène au pont suspendu, la destination de la section 5 du sentier.) Le sentier principal jusqu'à Canyon City, qui est aussi le plus facile et le plus droit, longe le canyon et l'ancien parcours du Canyon and White Horse Rapids Tramway. Il est facile à repérer, car il est plus large, plus droit et comporte

Tramway hippomobile

Musée de Dawson, coll. Engelhardt, PH984R.271.12



une inclinaison très faible par rapport aux sentiers environnants.

Il y a des signes que des Autochtones fréquentaient régulièrement le secteur de Canyon City et qu'ils s'en servaient comme lieu de campement.

Au début de la ruée vers l'or, plus de 1 000 embarcations congestionnaient la partie supérieure du canyon Miles. Le surintendant de la Police à cheval du Nord-Ouest, Sam Steele, a décrété que les navigateurs inexpérimentés ne pouvaient manœuvrer leur embarcation dans les rapides. Moyennant des frais, les navigateurs d'expérience descendaient les rapides avec les embarcations. De nombreuses personnes ont choisi de faire du portage pour contourner la partie dangereuse.

En seulement 21 jours, 18 travailleurs ont construit une voie de tramway sur la rive est du fleuve avec des troncs d'arbres façonnés qui servaient de rails. La voie commençait à Canyon City et se terminait au pied des rapides. Pour contourner les rapides et transporter le matériel ainsi que les petites embarcations, on se servait de charrettes hippomobiles.

Canyon City est rapidement devenue une localité vibrante durant la ruée vers l'or. Il y avait un relais routier, une billetterie, un entrepôt de douane, des écuries et un poste de la Police à cheval du Nord-Ouest.

Aujourd'hui, il ne reste que quelques fondations de bâtiments sur le site de Canyon City. Le long du sentier, on trouve des traverses de tramway incrustées dans le sol.

Parmi les plantes qu'on trouve dans le secteur, il y a des fraises, des rosiers aciculaires et la millefeuille commune.

Vous verrez qu'un sentier monte la falaise, passé Canyon City. C'est le sentier qu'empruntaient jadis les Autochtones pour aller du lac Marsh au lac Laberge. Si vous l'entreprenez, vous serez récompensé par d'excellents points de vue sur le fleuve Yukon et ses environs.

Bateaux à vapeur et tramway à Canyon City

Le canyon Miles en période d'étiage (printemps 1899)

Archives du Yukon, coll. Emil Forrest, n° 80/60; (photo supérieure) Archives du Yukon, coll. E.A. Hegg, n° 2695

Section 5

Canyon Miles : de Canyon City jusqu'au pont Robert-E.-Lowe

Distance : 1,75 kilomètre

Durée : de 25 à 35 minutes

Degré de difficulté : Il y a une montée graduelle à partir de Canyon City et une descente avant d'arriver au pont. N'empruntez pas les sentiers sur le bord du canyon.

Stationnement et point de départ : Vous pouvez laisser votre véhicule au stationnement de Canyon City, le long du chemin du lac Chadburn. (Voir la carte de la section 4, à la page 18.)

Sur la piste jaune du réseau de pistes de ski de fond

Le long du sentier : Empruntez la piste rouge, à partir de Canyon City, en suivant les indications en direction du canyon Miles. Gardez la gauche sur la piste jaune, après l'intersection avec la piste rouge. Vous serez également sur la piste verte un instant, avant de rejoindre la piste jaune pour descendre au canyon.

La région a toujours été populaire auprès des randonneurs et des touristes. Avant la construction du barrage, les rapides étaient plus tumultueux, mais les parois du canyon et le débit du fleuve sont encore impressionnants. Tout un réseau de sentiers s'est formé dans le secteur au fil des ans.

Les parois rocheuses ont été formées par des colonnades basaltiques créées à la suite d'un écoulement de lave ancien. Le lichen orange sur les roches pousse généralement où des oiseaux nichent et se perchent.

Sur les flancs de collines et les roches, il y a des plantes qui se sont adaptées aux conditions sèches du canyon. Ce sont des endroits de prédilection où admirer les anémones pulsatilles au début du printemps et le tapis de saxifrages épineuses en juin.

Le pont suspendu Robert-E.-Lowe, d'une longueur de 26 mètres, a été construit en 1922 et reconstruit en 1970. Il a été le premier à joindre les deux rives du fleuve Yukon. Le pont a été nommé en l'honneur d'un entrepreneur local et politicien qui a siégé au conseil territorial et a été président de la chambre.

Observez bien les tourbillons près du pont, on y voit souvent des loutres de rivière qui viennent s'y nourrir.

Si vous traversez le pont, vous vous trouverez au point de départ de la section 6 du sentier. Cette section vous permet de vous rendre au barrage, en suivant la rive ouest du fleuve Yukon. (Une autre option est de continuer sur la piste jaune pour revenir au point de départ de la section 4 du sentier.)

Archives du Yukon, coll. de la famille Harbottle, n° 6127

Le baron et la baronne Byng à l'inauguration du pont Robert-E.-Lowe (1922)

Archives du Yukon, coll. du musée MacBride, n° 3609

Bateaux à vapeur à Canyon City

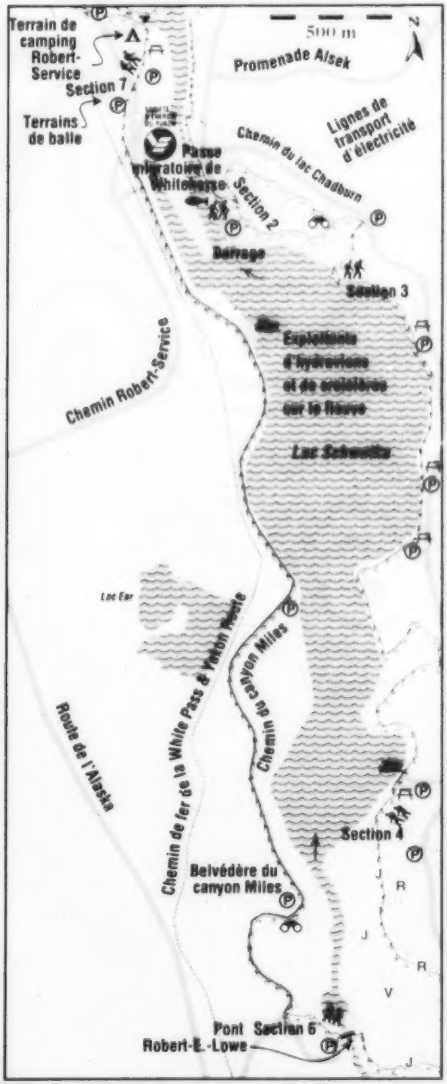
Section 6

Chemin du canyon Miles : du pont Robert-E.-Lowe jusqu'au terrain de camping Robert-Service

Distance : 5,5 kilomètres

Durée : de 60 à 90 minutes

Degré de difficulté : Le sentier suit le chemin du canyon Miles des plus panoramiques et aux pentes abruptes. Ce chemin, ouvert seulement en été, commence à la route de l'Alaska et se termine près du centre-ville. Il n'y a pas beaucoup de circulation sur ce chemin, mais des autobus de touristes empruntent souvent ce parcours. N'oubliez pas de marcher du côté gauche du chemin, face à la circulation.



Stationnement et point de départ : Vous pouvez stationner votre véhicule au pont Robert-E.-Lowe, en bordure du chemin du canyon Miles, sur la rive ouest du fleuve, et commencer votre randonnée en empruntant le sentier qui monte la colline et passe dans un boisé, en aval du pont. Vous pourriez aussi traverser l'aire de stationnement et suivre le chemin qui mène au sommet de la colline.

Le long du sentier : Du haut de la colline, vous n'avez pas une grande distance à parcourir avant d'apercevoir l'ancien trajet de la voie de tramway. Empruntez le sentier vers le canyon. Le sentier traverse une clairière où le chemin vire vers la gauche (ouest) en direction opposée du canyon. Il s'agit probablement d'un tronçon du tramway Miles Canyon & Lewes River de John Hepburn.

Contrairement à la voie du tramway exploité par Macaulay sur la rive est du fleuve, les rails de bois du tramway de Hepburn étaient carrés. La voie avait 10 kilomètres de long et s'étendait à partir d'un point environ un kilomètre en amont, sur la rive opposée de Canyon City, jusqu'au site actuel du terrain de camping Robert-Service. Lorsque le chemin de fer jusqu'à Whitehorse est devenu fonctionnel, les tramways sont devenus désuets.

Il est possible que par la suite les voies de tramway aient servi de chemin d'exploitation forestière. L'industrie forestière était importante au Yukon et les bateaux à aubes avaient besoin de réserves quasi infinies de bois. De plus, on chauffait les maisons au bois durant l'hiver. Certains secteurs ont été exploités jusqu'à un kilomètre en forêt à partir du fleuve.

Le long de certains tronçons des voies de tramway, on peut voir des câbles d'acier dans les arbres. Il s'agit de vestiges de la ligne télégraphique qui suivait la voie de tramway.

Étant donné que la voie de tramway est périlleuse à quelques endroits, il vaut mieux rebrousser chemin et emprunter le chemin du canyon Miles en direction nord. Le long du chemin, vous verrez des cabanes d'oiseaux brunes clouées à des troncs d'arbres. C'est là l'œuvre d'élèves, il y a de nombreuses années. Voyez comme l'ancien chemin recoupe souvent le chemin actuel.

Au pied de la dernière longue colline du chemin du canyon Miles, il y a une petite cabane dont le terrain est clôturé, sur le côté gauche (ouest) du chemin. À l'origine, cette cabane avait été construite dans la clairière aujourd'hui inondée par le lac Schwatka. Elle a été déménagée à l'endroit actuel durant la construction du barrage. Plus loin sur le chemin, jetez un coup d'œil à la colline basse de l'autre côté du lac et comparez avec les photos sur cette page et celles de la page 17. Voyez comme le fleuve a changé.

Il s'agit d'un bon endroit pour observer les oiseaux aquatiques durant la migration au printemps et à l'automne. On trouve également nombre d'exploitants d'hydravions et de croisières établis sur cette rive-ci du fleuve.

Près de la fin du chemin, vous marcherez le long d'une digue à votre droite qui retient l'eau dans le canal du barrage. À votre gauche, vous verrez le chemin de fer de la White Pass & Yukon Route qui se rend au centre-ville. Le service régulier sur le chemin de fer a été interrompu en 1982.

Plus loin, la route vire à gauche pour joindre le chemin Robert-Service. Vous devriez continuer tout droit, sur le chemin privé qui mène à la Société d'énergie du Yukon. À l'endroit où le chemin bifurque vers la droite, continuez tout droit et passez entre les gros rochers. Vous vous trouverez sur le chemin Robert-Service.

Afin d'éviter de marcher dans le fossé du mauvais côté du chemin, traversez de l'autre côté, en direction de l'entrée de l'aire de stationnement des terrains de balle. Une fois rendu, traversez de nouveau le chemin Robert-Service pour vous rendre à l'entrée du terrain de camping Robert-Service, le point de départ de la section 7 du sentier.

(La falaise qui se dresse derrière les terrains de balle donne accès au sentier de l'aéroport qui sillone la corniche qui surplombe le centre-ville. À partir de ce sentier, il y a des points de vue extraordinaires du centre-ville et de la vallée du fleuve.)

Descente des rapides White Horse

Archives du Yukon, coll. A.E. «Sandy» Veuiet, 83/51, n° 83151

Pêche à la ligne dans les rapides White Horse

Archives du Yukon, coll. Vogee, n° 268

Section 7

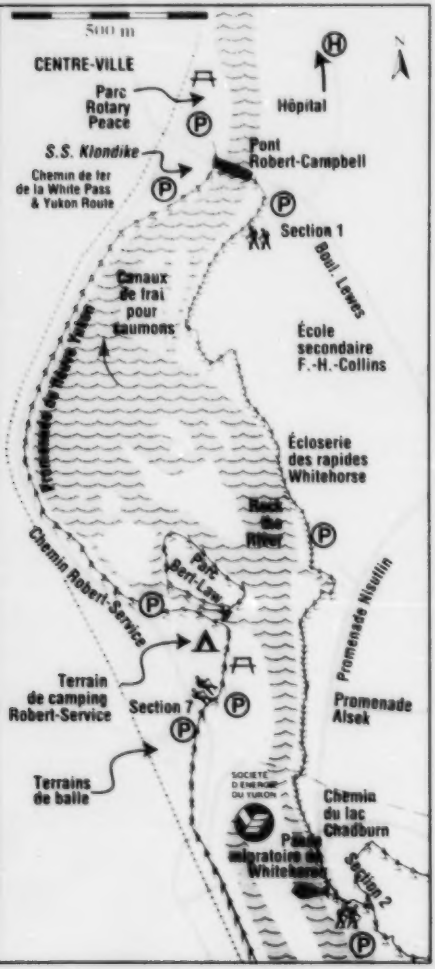
Promenade du fleuve Yukon : du terrain de camping Robert-Service jusqu'au pont Robert-Campbell

Distance : 2 kilomètres

Durée : de 20 à 30 minutes

Degré de difficulté : Très facile. La plus grande partie de cette section est sur une surface revêtue.

Stationnement et point de départ : Vous pouvez stationner votre véhicule au terrain de camping Robert-Service ou aux terrains de balle.



Le long du sentier : Le terrain de camping a été nommé en l'honneur de Robert W. Service, qu'on a baptisé le «poète du Yukon». Ses poèmes les plus célèbres sont «The Cremation of Sam McGee» et «The Shooting of Dan McGrew».
Les aînés des premières nations nous disent que le site du camping était un campement de pêche fréquenté durant des générations. Il y avait également un village autochtone de l'autre côté du chemin, près des terrains de balle.

Dans les années 1920, on a construit un abri de pique-nique où se trouve le camping actuel, car l'endroit était populaire auprès des résidents. Aujourd'hui, le terrain comprend une aire de fréquentation diurne, des emplacements pour tentes, des toilettes et une cantine. De plus, le parc Bert-Law se trouve à proximité.

Ce parc-île a été nommé en l'honneur d'un conseiller municipal qui a passé beaucoup de temps ici. Pour y accéder, marchez en direction du fleuve, à partir de la cantine. Vous verrez qu'il y a un pont Bailey qui mène à l'île. Après avoir traversé le pont, tournez à gauche pour emprunter un joli sentier qui fait le tour de l'île. Certaines personnes disent que durant une journée pluvieuse, c'est l'endroit dans le Nord qui ressemble le plus à une forêt pluviale!

Tout juste passé le terrain de camping, en direction du centre-ville, il y a une promenade asphaltée qui suit la rive du fleuve Yukon. Le long de cette promenade, vous pourrez consulter des panneaux d'interprétation sur le fleuve Yukon, les saumons, les premières nations, le bateau à vapeur *Canadian*, la création de Whitehorse et la White Pass & Yukon Route.

Depuis que le barrage est construit, les barres sablonneuses au milieu du fleuve sont devenues des haltes migratoires de prédilection pour les oiseaux aquatiques et les oiseaux de rivage.

Après la falaise d'argile, sur le terrain de l'autre côté du chemin Robert-Service

Martha Louise Black (à gauche) et d'autres membres de l'Ordre impérial des filles de l'Empire, au campement Robert-Service

Archives du Yukon, coll. du musée historique, volume 2, n° 3864

où il y a maintenant des maisons et un immeuble à appartements, se trouvaient les chantiers de la White Pass & Yukon Route. Au début des années 1950, les chantiers ont été déplacés au nord de la gare de la White Pass.

Le sentier se termine au lieu historique national S.S. Klondike. Ce navire est un des deux seuls bateaux à aubes intacts qui restent de l'époque où ces navires formaient la pierre angulaire des transports au Yukon. (Cette période a pris fin en 1955, année au cours de laquelle toutes les localités du Yukon, à l'exception d'Old Crow, ont été reliées par voie terrestre.)

Au plus fort de la période de transport par bateaux à aubes, plus de 250 navires circulaient sur le fleuve Yukon. Pour se replonger un instant dans l'atmosphère de l'époque, on recommande la visite guidée du *S.S. Klondike* restauré.

À partir du lieu historique national, vous pouvez emprunter le sentier riverain qui passe sous le pont et vous rendre au parc Rotary Peace. Ce sentier continue le long du fleuve jusqu'au centre-ville et se rend jusqu'à l'île Kishwoot.

Bibliographie

Gartner Lee Ltd., et coll. *Yukon River Corridor Study*, 1999. Préparé pour la ville de Whitehorse.

Hammer, T.J., et Greg Hare. *Du sentier au tramway, L'archéologie de Canyon City*, 1999. Écrit pour la première nation Kwanlin Dun et le ministère du Tourisme du Yukon (Direction du patrimoine).

Hart, Craig. *The geological framework of the Yukon Territory*. Programme de géologie du Yukon.

Ministère des Richesses Renouvelables. *Guide d'observation de la faune du Yukon*, 2000.

Ministère des Richesses Renouvelables. *Dans la nature sauvage du Yukon, Ce que vous devez savoir pour vous déplacer discrètement et en sécurité dans la nature sauvage du Yukon*, 1999.

Ministère des Richesses Renouvelables et Ville de Whitehorse. *Whitehorse trail map: Explore the wilderness city*, 1999.

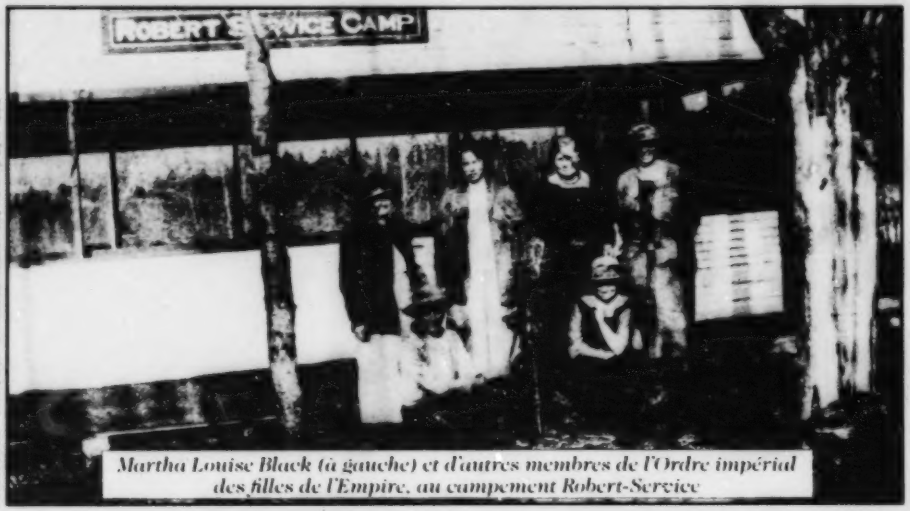
Yukon Conservation Society. *Canyon City booklet*. S'adresser à la Société pour la conservation de la nature au Yukon, 302, rue Hawkins, tél. : 668-5678.

Yukon Conservation Society. *Whitehorse & area hikes & bikes*, Lost Moose Publishing, 1995.

Yukon Historical and Museums Association. *Edge of the river, heart of the city. A history of the Whitehorse Waterfront*, Lost Moose Publishing, 1994.

Yukon Historical and Museums Association et Midnight Arts and Northern Words Consulting. *Whitehorse riverfront heritage resources*, 1998. Préparé pour la ville de Whitehorse.

Yukon Orienteering Association (YOA). *Orienteering maps of Chadburn Lake, Ear Lake, Riverdale*. S'adresser à la YOA par l'intermédiaire de Sport Yukon, tél. : 668-4236.



Archives du Yukon, coll. du musée MacBride, volume 2, n° 3864

Martha Louise Black (à gauche) et d'autres membres de l'Ordre impérial des filles de l'Empire, au campement Robert-Service

où il y a maintenant des maisons et un immeuble à appartements, se trouvaient les chantiers de la White Pass & Yukon Route. Au début des années 1950, les chantiers ont été déplacés au nord de la gare de la White Pass.

Le sentier se termine au lieu historique national S.S. Klondike. Ce navire est un des deux seuls bateaux à aubes intacts qui restent de l'époque où ces navires formaient la pierre angulaire des transports au Yukon. (Cette période a pris fin en 1955, année au cours de laquelle toutes les localités du Yukon, à l'exception d'Old Crow, ont été reliées par voie terrestre.)

Au plus fort de la période de transport par bateaux à aubes, plus de 250 navires circulaient sur le fleuve Yukon. Pour se replonger un instant dans l'atmosphère de l'époque, on recommande la visite guidée du *S.S. Klondike* restauré.

À partir du lieu historique national, vous pouvez emprunter le sentier riverain qui passe sous le pont et vous rendre au parc Rotary Peace. Ce sentier continue le long du fleuve jusqu'au centre-ville et se rend jusqu'à l'île Kishwoot.

Bibliographie

Gartner Lee Ltd., et coll. *Yukon River Corridor Study*, 1999. Préparé pour la ville de Whitehorse.

Hammer, T.J., et Greg Hare. *Du sentier au tramway, L'archéologie de Canyon City*, 1999. Écrit pour la première nation Kwanlin Dun et le ministère du Tourisme du Yukon (Direction du patrimoine).

Hart, Craig. *The geological framework of the Yukon Territory*. Programme de géologie du Yukon.

Ministère des Richesses Renouvelables. *Guide d'observation de la faune du Yukon*, 2000.

Ministère des Richesses Renouvelables. *Dans la nature sauvage du Yukon, Ce que vous devez savoir pour vous déplacer discrètement et en sécurité dans la nature sauvage du Yukon*, 1999.

Ministère des Richesses Renouvelables et Ville de Whitehorse. *Whitehorse trail map: Explore the wilderness city*, 1999.

Yukon Conservation Society. *Canyon City booklet*. S'adresser à la Société pour la conservation de la nature au Yukon, 302, rue Hawkins, tél. : 668-5678.

Yukon Conservation Society. *Whitehorse & area hikes & bikes*, Lost Moose Publishing, 1995.

Yukon Historical and Museums Association. *Edge of the river, heart of the city. A history of the Whitehorse Waterfront*, Lost Moose Publishing, 1994.

Yukon Historical and Museums Association et Midnight Arts and Northern Words Consulting. *Whitehorse riverfront heritage resources*, 1998. Préparé pour la ville de Whitehorse.

Yukon Orienteering Association (YOA). *Orienteering maps of Chadburn Lake, Ear Lake, Riverdale*. S'adresser à la YOA par l'intermédiaire de Sport Yukon, tél. : 668-4236.

Parc Robert Peace
Hôpital
500 m
N
S.S. Klondike
Pont Robert-Campbell
Section 1
Boul. Lowes
Promenade Alsek
RIVERDALE
Terrains de camping Robert-Service
Section 7
Promenade Klondike
Passe migratoire de Whitehorse
SOCIÉTÉ D'ÉNERGIE DU YUKON
Section 2
Section 3
Route de l'Alaska
Chemin Robert-Service
Chemin du canal Lewes
Aire de pique-nique diurne
Section 4
Chemin du lac Chadburn
Section 6
Pont Robert-E.-Lowe
Section 5
Canyon City
Numéros de téléphone
Services d'urgence
Pompiers, police, ambulance
911
Signaler un feu de forêt
1-888-798-3473
Ville de Whitehorse
Parcs et loisirs
668-8323
Corbeau
Coyote
Sentier couvert de neige